



ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia
Corse | 2010

Au large de Saint-Florent – Épave *Mortella 3*

Fouille programmée (2010)

Arnaud Cazenave de La Roche



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/23602>
ISSN : 2114-0502

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Arnaud Cazenave de La Roche, « Au large de Saint-Florent – Épave *Mortella 3* » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Corse, mis en ligne le 01 septembre 2019, consulté le 15 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/23602>

Ce document a été généré automatiquement le 15 décembre 2020.

© ministère de la Culture et de la Communication, CNRS

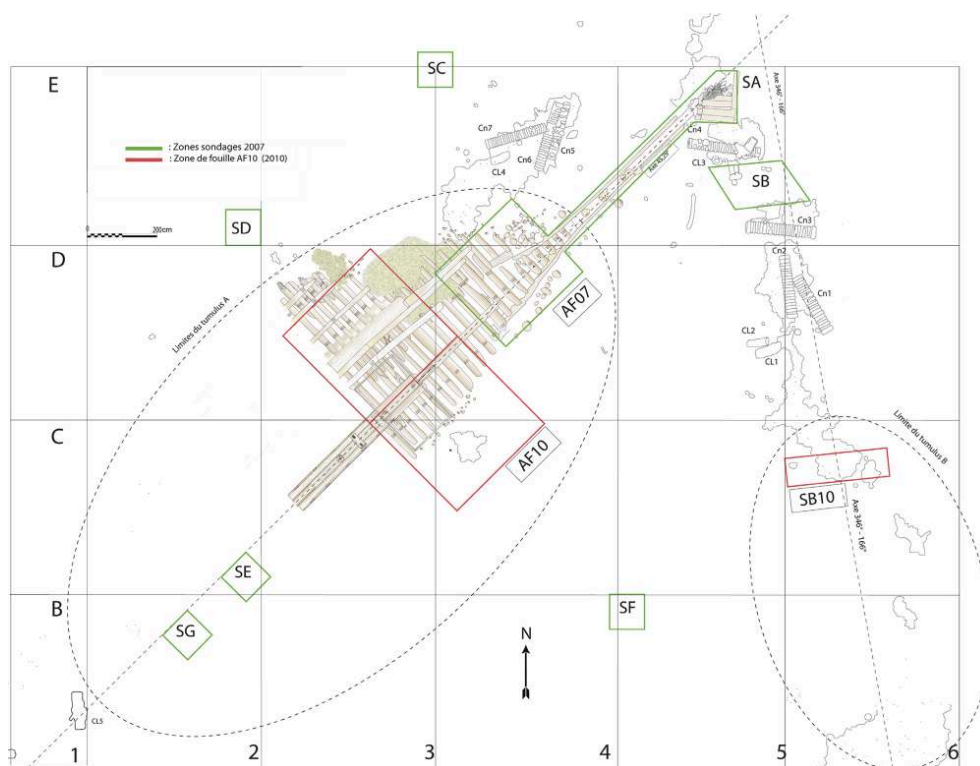
Au large de Saint-Florent – Épave *Mortella 3*

Fouille programmée (2010)

Arnaud Cazenave de La Roche

- 1 L'épave *Mortella 3* a été mise au jour en 2006 dans la baie de Saint-Florent par 38 m de fond dans le cadre d'un programme de prospection au sonar à balayage latéral mené par le Centre d'études en archéologie nautique CEAN/SEAS entre 2005 et 2008 dans le cadre de l'élaboration de la carte archéologique du patrimoine sous-marin de la Corse. L'expertise conduite ultérieurement par le Drassm a débouché sur une première fouille archéologique d'évaluation du site en 2010.
- 2 Il est constitué de deux ensembles archéologiques distincts : le premier est représenté par un grand tumulus (tumulus A) d'environ 35 m de long sur 12 m de large orienté dans un axe 45°/225°, le second, le tumulus B, est de moindre proportion (20 m x 10 m) et est orienté dans un axe globalement nord/ sud (346°/166°). Ces deux tumulus convergent et se rejoignent dans la partie nord-est du site (fig. 1).

Fig. 1 – Vue générale du site



Dessin : A. Cazenave de la Roche (SEAS).

- 3 L'étude des tessons de céramique mis au jour sur l'épave la situe au XVI^e s. Une étude dendrochronologique a été programmée pour affiner cette datation.
- 4 Un des objectifs prioritaires de la campagne de fouille 2010 était l'observation des techniques de construction employées pour avancer, si possible, les premières hypothèses sur les origines du bâtiment. Il s'agissait aussi de déterminer la nature des vestiges situés sous le tumulus B et tenter de déterminer si ces derniers étaient liés à ceux du tumulus A ou bien s'ils étaient indépendants et susceptibles d'abriter une seconde épave.
- 5 Le secteur de fouille de l'année 2010 (AF10) a été situé sur le tumulus A, dans la continuité du secteur étudié au cours de l'expertise de l'année 2007, avec une surface de l'ordre de 25 m². Un sondage (SB10) a également été réalisé sur le tumulus B (fig. 2).

Fig. 2 – Zone de fouille AF10



Cliché : N.-C. Gerigk.

Les vestiges architecturaux

- 6 Si la mission 2010 a confirmé la pauvreté du site en mobilier archéologique, elle a mis en évidence sous le tumulus A un fond de carène particulièrement intéressant et bien conservé sur environ 7 m de largeur, entre l'extrémité des varangues du côté bâbord et le début des premières allonges du côté tribord. Le bon état de conservation de cet ensemble architectural se doit essentiellement à la rupture de la charpente transversale au niveau des unions varangues/genoux qui a contribué au bon degré d'enfouissement des structures du côté tribord dans un milieu particulièrement anaérobie, sous une épaisse couche de gravier de lest formant un tumulus de près d'1,5 m de hauteur par rapport au niveau général du fond.
- 7 Les traces de calcination sur l'extrémité des membrures ont laissé entrevoir le scénario d'un navire qui a sombré à la suite d'un incendie qui l'a consumé jusqu'à sa ligne de flottaison. Ce scénario pourrait en partie expliquer la rareté du mobilier. En partie seulement, car il n'offre pas d'explication satisfaisante à la rareté du mobilier incombustible, comme la céramique. Il ne nous semble pas non plus que le pillage dont l'épave a pu faire l'objet puisse à lui seul l'expliquer. Dès lors, le navire aurait-il été délibérément vidé de son mobilier avant qu'il ne brûle ? Mais dans ce cas, comment expliquer la présence de l'artillerie (neuf pièces mises au jour) et l'abondance des boulets ? Leur valeur à l'époque, peut faire douter qu'ils aient été abandonnés. La question reste donc posée.
- 8 La détermination de la présence ou non d'une seconde épave sous le gravier de lest du tumulus B reste, au terme de cette première année, une question que nous ne souhaitons pas définitivement trancher encore. Le sondage SB10 a mis en évidence des structures de carène en chêne avec, selon toute vraisemblance, des bordés et deux structures en bois qui pourraient correspondre à un élément de membrure et un morceau de serre calcinées à leur extrémité. Ce sondage ne permet cependant pas de rattacher avec une certitude absolue les vestiges observés à ceux du tumulus A. C'est cependant l'hypothèse privilégiée à l'appui de laquelle s'ajoute le fait que les analyses pétrographiques confirment que le lest est identique sur les deux tumulus. La

programmation d'une fouille sur le tumulus B sera nécessaire pour trancher définitivement cette question.

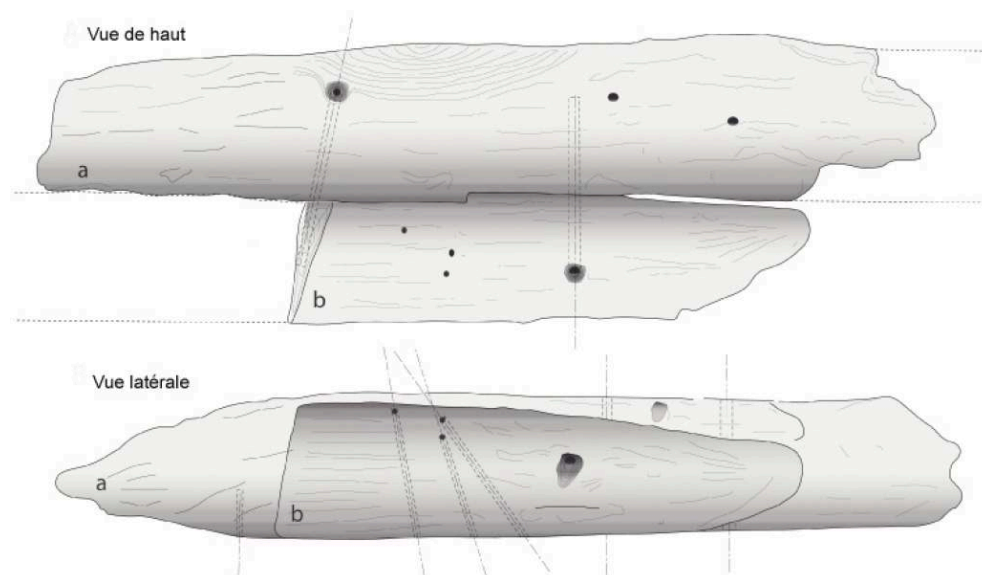
Une première approche des proportions du bâtiment

- 9 La mise au jour du dispositif d'emplanture du grand mât permet de préciser ses dimensions : celui-ci est en effet situé à plus de 12,50 m du talon de quille. Les règles de construction navale au XVI^e s. permettant de le situer globalement en son milieu, nous pouvons en déduire que la longueur totale de notre quille est probablement d'environ 25 m. Si nous avons à faire à un bâtiment de commerce, au regard des règles de proportions à cette même période en usage en Méditerranée, nous serions en présence d'un navire dont la largeur à la maîtresse section serait de l'ordre de 12 m, pour une longueur de tête en tête d'environ 37 m. Selon les règles de jaugeage appliquées par les *arqueadores* en Espagne au milieu du XVI^e s., l'épave aurait jaugé entre 1 000 et 1 200 t selon les différents modes de calculs. Il faut noter cependant que dans le cas d'un bâtiment de guerre, nous pourrions avoir à faire à un navire aux formes moins rondes avec un ratio longueur de quille/largeur au fort plus élevé. Mais seule la mise au jour du maître couple permettra d'entreprendre une réflexion sur ces relations.

Réflexions préliminaires sur les origines du bâtiment.

- 10 C'est en premier lieu le mode de fixation du bordé qui a attiré notre attention. Ce dernier est en effet conforme en tous points à la tradition levantine :
- planches de bordés inférieures à 20 cm fixées par deux clous situés proche des cans et absence de gournables ;
 - clous de section circulaire ;
 - clous traversants à pointes rabattues sur la membrure.
- 11 En second lieu, le mode d'assemblage des varangues aux genoux (fig. 3) avec l'observation d'une empatture de type « à cadeau » vient renforcer cette présomption d'origine méditerranéenne.

Fig. 3 – Union varangue/genou



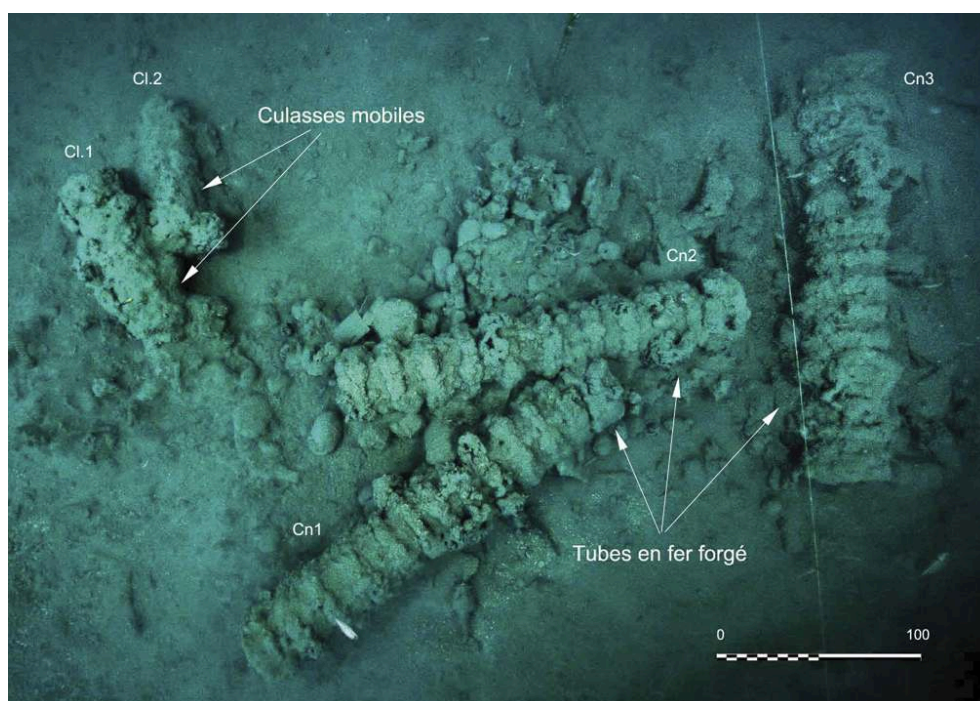
Dessin : A. Cazenave de la Roche (SEAS).

- 12 Le troisième trait architectural du mode constructif du bâtiment qui peut nous éclairer sur ses origines est le dispositif d'emplanture du grand mât. Sa morphologie, fondée sur le principe d'un renfort de la carlingue au moyen de deux carlingots, semble en effet encore l'inscrire dans une tradition technique méditerranéenne.
- 13 En conclusion, les origines méditerranéennes du bâtiment semblent s'imposer. On peut même mettre en relief que la trilogie fixation du bordé, assemblage genou/varangue, emplanture du mât présente des caractéristiques techniques qui (sous réserve de confirmation pour l'emplanture) correspondent assez précisément à celles mises en évidence sous le terme de « signatures architecturales » pour la Méditerranée au milieu des années 1990.

L'artillerie

- 14 Les tubes : le site comporte neuf pièces d'artillerie d'environ 2 m de long (Cn1 à Cn9). Leur morphologie apparente à travers la gangue de concrétion est celle familière des pièces en fer forgé caractérisées par des frettes qui forment saillies et des anneaux de manutention. À ces neuf pièces doivent être ajoutés cinq éléments de 70 à 80 cm de long (Cl.1 à Cl.5) interprétés comme étant des culasses mobiles (fig. 4). Les manchons ont un diamètre extérieur d'environ 28 cm, les frettes un diamètre de l'ordre de 35 cm. Le diamètre de la bouche des tubes (10 et 12 cm) n'est pas significatif car l'intérieur du tube est rempli de concrétions métalliques. La fabrication de ce type d'artillerie a cessé vers le milieu du XVI^e s.

Fig. 4 – Tubes Cn1 à Cn3 et culasses Cl1 et Cl2



Cliché : N.-C. Gerigk.

- 15 Les boulets sont en pierre et peuvent être répartis en deux catégories : des boulets intacts et des boulets fissurés ou fragmentés (fig. 5). Des ébauches de boulets ont également
- 16 été mises au jour ; ce sont des blocs de pierre destinés à être façonnés. À cet égard il est éclairant de comparer les boulets de pierre trouvés sur l'épave *Mortella 3* et ceux qui ont été trouvés sur l'épave de la *Lomellina* (construite vers 1504 et coulée en 1516). Trois diamètres sont présents : 96 mm, 125 et une majorité (une vingtaine de boulets) d'un diamètre compris entre 220 et 230 mm dont le poids moyen est de 16,740 kg.

Fig. 5 – Boulets en pierre



Cliché : N.-C. Gerigk.

La pompe de cale

- 17 Le dispositif de pompage mis au jour a rarement été observé en Méditerranée. Il s'agit d'un système de pompe soulevante, c'est-à-dire un dispositif de pompage qui élève l'eau par l'action d'un piston. Dans notre cas, il convient de préciser que seuls la valve inférieure, le pied de la pompe, et le corps de pompe ont été retrouvés.

La céramique

- 18 Cinq tessons de céramique ont été trouvés dans la partie nord-est de l'épave. Leur étude les rattache à l'Italie nord-tyrrhénienne du ^{xvi}^e s.

Conclusion

- 19 La fouille 2010 confirme le haut intérêt des vestiges architecturaux présents sur l'épave *Mortella 3*, sans minimiser celui du mobilier représenté par l'artillerie.
- 20 L'étude de la charpente entreprise à l'occasion de cette première fouille s'annonce d'une grande richesse. L'origine très vraisemblablement méditerranéenne de ces vestiges est particulièrement intéressante au regard de la pauvreté de la documentation archéologique pour la Méditerranée de cette période. Elle ouvre la perspective du développement de champs de recherche liés à l'architecture navale du début de l'époque moderne en Méditerranée qui ont été définis par la communauté archéologique comme des axes de recherche scientifique majeurs et prioritaires. À cet égard, l'organisation d'un programme de fouille pluriannuel semble s'imposer.
- 21 **Cano T. 1611** : *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de Guerra y merchantes*, Sevilla : Luis Estupiñan impresor.

- 22 **Casado S., José L. 1988** : *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid.
- 23 **Cazenave de la Roche A. 2009** : Les épaves de la Mortella II et III, observations préliminaires sur des sites archéologiques de la période de la Renaissance, *Cahiers d'Archéologie Subaquatique*, XVII, p. 5-53.
- 24 **Cazenave de la Roche A. 2010** : The Mortella II & III Wrecks: preliminary observations on two 16th-century archaeological sites discovered in Saint-Florent Bay, Corsica, France, *International Journal of Nautical Archaeology*, 40-1, p. 69-86.
- 25 **Corneille T. 1696** : *Le Grand dictionnaire des Arts et des Sciences*, vol. 4. Amsterdam, 362 p.
- 26 **Guérout M., Rieth E., Gassend J.M., Liou B. 1990** : Le navire génois de Villefranche, un naufrage de 1516 ?, *Archaeonautica*, 9, Paris, 165 p.
- 27 **Lasalde J. de** : Juan de Lasalde al rey ofreciéndose para la fabricación de 8 galeones, mayo 1581, MNM, Colección Fernandez Navarrete, T. XXII, doc. 76, reales cédulas expedidas por el rey a Cristobal de Barros y siete pareceres, f° 299-301.
- 28 **Real Ordenanza de 1618** : Recopilación de las Leyes de los Reinos de las Indias Mandadas a imprimir y publicar por la Magestad Católica del Rey Don Carlos II, 4 tomos, Madrid, 1791.
- 29 **Rieth E. 1997** : Essai d'évaluation des savoirs des constructeurs de navire au XVI^e s., in Acerra M., Martinière G. (dir.) : *Coligny, les Protestants et la mer*, Paris, Presse de l'université de Paris-Sorbonne, p 69-80.
- 30 **Rubio Serrano J. L. 1991** : Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias, Malaga, Ed. Seyer, 2 vol., 476 p.

INDEX

lieux <https://ark.frantique.fr/ark:/26678/pcrtSEeAipsBLD>, <https://ark.frantique.fr/ark:/26678/pcrtGUhVhjmyb>, <https://ark.frantique.fr/ark:/26678/pcrtNSKWqutEOs>, <https://ark.frantique.fr/ark:/26678/pcrtMGPO37brT2>

chronologie <https://ark.frantique.fr/ark:/26678/pcrtPSEESZSBEJp>

nature <https://ark.frantique.fr/ark:/26678/crtSrWQs2w2KV>

Année de l'opération : 2010

AUTEURS

ARNAUD CAZENAVE DE LA ROCHE

SEAS